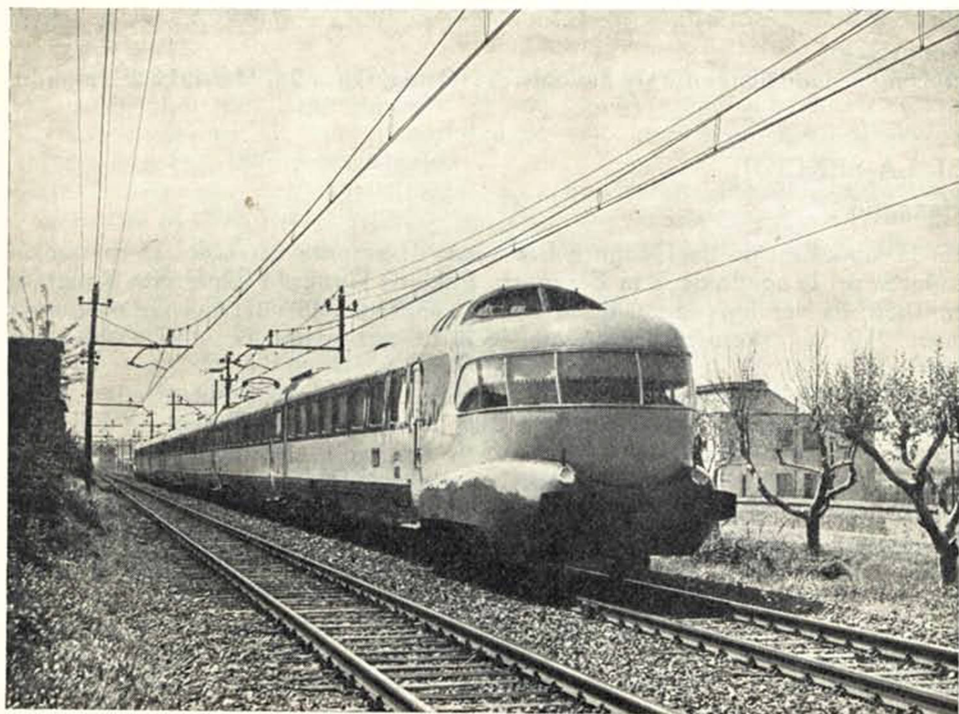
Jaro 12 Oktobro 1959 N-ro 1



LA INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE **I. F. E. F.**
LA INTERNACIA FEDERACIO ESPERANTISTA FERVOJISTA
Sekretariejo: Orteliusstraat 108.III Amsterdam, Nederlando

La reloj ligas la landojn, Esperanto la popolojn



La tria E.T.R.-300, kromnomita „Settebello", de la Itala Fervojo.

La 12-a I.F.E.F. - Kongreso

Helsinki, 11-a gis 16-a de junio 1960

Honora Prezidanto: Erkki Aalto, Ĉefdirektoro de S.R.H.

Loka Kongresa Komitato (L.K.K.).
Adreso: 12-a IFEF-kongreso, Helsinginkatu 6.B.50, Helsinki, Finnlando.

Prezidanto: N. G. Narvala.
Vicprezidanto: Y. Louhevirta.
Sekretario: A. Ruhanainen.
Kasisto: Br. Koivula.
Loĝado: O. Karstunen.
Manĝado: P. Palmela.
Ekskursoj: J. Aaltonen.
Helpantoj: F. Rantanen, E. Fonsen, A. Korpi, M. Saarinen, Y. Hiltunen, M. Seppä.

Bankkonto de la L.K.K.:
12-a IFEF-kongreso, 60264 P.Y.P. Pohjois - Haaga, Finnlando.

Kongresejo:
Helsingin Suomalainen Työväenopisto, Helsinginkatu 26, Helsinki, Finnlando.

EL LA SEKCIOJ

Hungario

En la laborkunsido de Hungara Fervojista Esperanta Movado, D-ro Báckai raportis pri la agado de la la Fervojista Fako de Hungara Esperanta Komitato en 1958. Li detaligis la rezultojn kaj la malprogesojn, la laborplanon por la jaro 1959, la taskojn plenumendajn de la fakestraro kaj de la estroj de fakrondoj.
La prezidanto menciis — kiel konsiderindajn sukcesojn — la omaĝon de la fakministro K-do Stefano Kossa rilate al la laboro de la Fervojista Fako, la organon de novaj fakrondoj, la akiritajn A-diplomojn (10) de la Esperantistoj, la realiĝon de la aliĝo al IFEF, kaj la helpon donitan al s-ano Karlo Endre, kiu faras signifoplenan laboron por krei fervojrilatan Esp.-fakvortaron.
Depost jaroj s-ano Endre kun granda persistemo kreadas Esperantlingvan fervojan fakvortaron por komercade kaj transporto. Li prilaboris pli ol 14000 vortojn kaj jam finlaboras la lastan literon de la alfabeto. Dume li esperantigis kaj aplikis ankaŭ grandparte la materialon de la kvinlingva vortaro de U.I.C.
La ĝenerala sekretario de H.E.K. s-ano Marton en sia parolado laŭdis la laboron de la Fervojista Fako kaj dankas en la nomo de H.E.K. pro la valorplena kunagado de la fervojistoj.

KORESPONDPETO

Esperanta Klubo en Usono serĉas korespondadon por siaj klubanoj (ankaŭ infanoj). Skribu al: S-ino Catherino Schulze, 410 Darrell Road, Hillsborough, California USA.

LA TRIA E.T.R.-300 KROMNOMITA „SETTEBELLO"

(Vidu la frontpaĝan foton)

Traduko el la faka gazeto „Voci Della Rotaia"

La tria elektro-trajno de la serio S.T.R.-300, prezentata al la Ministro pri Transportoj la 25-an de februaro en la stacidomo Roma Termini ekkomencis siajn vojaĝojn la 15-an de marto, inter Milano kaj Roma, kiuj daŭras 5 horojn kaj 55 minutojn, je la komerca rapideco de 107 km/h.
La ekstera aspekto kaj la enternaj komfortoj estas similaj al tiuj de la aliaj du elektraj trajnoj de la sama tipo, kiuj vojaĝas ekde 1953.
Ne povas esti alie, ĉar multaj el iliaj karakteroj (areodinamika profilo, panorama vidaĵo, interna racia disponigo, bonega lumigado, sen bruo, aŭtomate reguligita klimata aero, allogaj akcesoraj servoj) estis nun fundamentaj por konstruo kaj pretigo de la modernaj fervojaj veturiloj. Tio konfirmas ke la E.T.R.-300 devas esti konsiderataj ne kiel luksaj sed bonkvalitaj veturiloj, tiel ke ili taŭgas eĉ kiel modeloj kaj specimenoj por la estontaj trajnoj.
La ĝenerala dislokigo kaj ĉiuj mekanikaj partoj de la nova „Settebello" estis studataj de la teknikistoj de la Ŝtata Fervojo (F.S.), dum la teknikistoj de la uzino „Breda" el Sesta S. Giovanni, kunlaboris al la projekto de la metalparto de la vagonoj kaj klopodis por la internaj komfortoj, sub la gvidado de famaj artistoj.
Kompare kun la du antaŭaj elektrotranoj la E.T.R.-300 disponnigas 190 sidlokojn anstataŭ 160, dividitajn en 19 kupeoj, ĉiuj el tiuj enhavas du elegantajn kaj komfortajn sofojn, kun tri sidlokoj po sofo, plus 4 alogajn brakseĝojn, kiujn oni povas, laŭ deziro, alilokigi.
Ekspluatante la spertojn de la lastaj jaroj, oni instalis anstataŭ la antaŭajn 4 motorojn je 1500 Volt k.k., nur 2 motorojn por komando de la alternatoroj je 3000 Volt k.k. La pezo de la du grupoj, motoro-alternatoro, estas definitive malaltigita de 2400 kg.
Ankaŭ la aliaj du elektrotrajnoj (E.T.R.-301/302) estos baldaŭ transformataj kaj modernigataj samkiel laŭ la „standard" de la tria.
Ĉe la antaŭa kaj la malantaŭa parto de la trajno (kiu estas biflanka) situas du belrigardo-salonetoj kun 11 sidlokoj po parto, je dispono de la vojaĝantoj, kiuj dum la vojaĝo deziras ĝui la efekton de la rapideco, observante tra la granda kurba vitro el „pleksiglass" la elkuron de la stacidomoj kaj la pejzaĝo.
La restoracia vagono kun 60 sidlokoj, kaj la eleganta kaj komfortega startrinkejo permesas al la vojaĝanto senti sin samkiel en la ejoj de iu moderna hotelo. La nova elektrotrajno efektivigos la servon per tiu tipo de vagonaroj dum la tuta jaro, ne nur dum printempo-somero, kiel antaŭe.
Ni bondeziras ke tiel pli nombraj klientoj (precipe inter la fremdaj turistoj) estos alitrataj en la estonto de tiuj novaj veturiloj.

Michele Dard

RAPORTO DE LA REDAKTORA KUNVENO

La redaktoro de „La Internacia Fervojisto", kolego Hoen malfermis la kunvenon kaj skizis la evoluon de la internacia gazeto (vidu la jarraporton en L.I.F. de febr. 1959). La eldonkvanto de L.I.F. estas nun 2300 ekzempleroj. Al verkistoj de artikoloj estas aparte sendata ekzemplero.
La redaktoro petas taŭgajn kliŝojn aŭ fotojn por la frontpaĝo.

La landaj redaktoroj raportis pri sia gazeto:

Aŭstrio: eldonas kvarfoje jare, dulingva: germana kaj esperanta.

Belgio: eldonas kvarfoje jare, 150 ekz. Deziras pli da fakaj artikoloj.

Danio: eldonas monate (stencilitan), preskaŭ tute en Esperanto.

Francio: eldonas monate; havas bonajn teknikajn artikolojn, kiujn aliaj landaj gazetoj transprenas, preskaŭ tute en Esperanto.

Hungario: eldonas kvarfoje jare, 500 ekz. La grupo en Miskolo eldonas propran gazeton, grandparte en la nacia lingvo.

Jugoslavio: eldonas alternmonate (du numeroj en unu kovrilo). La fervoja entrepreno pagas parte la kostojn.

Nederlando: eldonas monate, (stencilitan) 330 ekz., preskaŭ tute en Esperanto. Papero kaj stencilado senkoste en la Direkciejo.

Svisio: eldonas ĉijare kvin- aŭ sesfoje 150 ekz. preskaŭ tute en Esperanto. Ankoraŭ ne eldonas gazeton: **Hispanio** (ne havas financajn rimedojn), **Norvegio** (esperas baldaŭ eldoni), **Svedio** (la loka grupo en Hallsberg eldonas svedlingvan gazeton, esperas baldaŭ eldoni landan esperantan gazeton).

L. IFEF-redaktoro instigas ke la landaj redaktoroj, se ili ne havas teknikajn artikolojn, transprenu el aliaj gazetoj, ekzemple el la franca.

En la kunveno stariĝis la jenaj sugestoj:

1) La IFEF-redaktoro transprenu gravajn artikolojn el la landaj gazetoj. Cetere li ne transprenu artikolojn, kiuj jam aperis en la landaj gazetoj. Akceptita.

2) La landaj redaktoroj sendu al la IFEF-redaktoro interesajn artikolojn por presigi en „La Internacia Fervojisto".
— La IFEF-red. konsentas, kondiĉe ke li rajtas, se necese, koncizigi la artikolojn.

3) La landaj redaktoroj faru estontece skribajn raportojn pri sia agado.
— Akceptitat. La raportojn oni sendu al la landaj- kaj IFEF-redaktoro; en la sama monato antaŭ la IFEF-kongreso kiel la aliajn raportojn.
(Kolego De Bruyne, Belgio pretas stenciligi la raportojn de tiuj redaktoroj, kiuj mem ne pavos fari tion.)

4) La IFEF-redaktoro menciu en L.I.F. la adresojn de la landaj redaktoroj, por ke ili povu interŝanĝi la landajn gazetojn.
— En la kunveno ni reviziis la adresliston de la landaj redaktoroj.

5) La IFEF-estraro sendu al ĉiu IFEF-ano aparte per poŝto.
— Tio estus tro multekosta kaj trempraba. Krom tio la oftaj adresŝanĝiĝoj, aniĝoj, kaj eksiĝoj ege malhelpus la akuratan transporton de la gazeto.

6) Ĉu la IFEF-redaktoro povas loĝi en malsama lando ol la ceteraj IFEF-estraranoj?
— Ne tstas eble, ĉar laŭregulare la tuta IFEF-estraro devas loĝi en la sama lando, por ke ili ĉiam havu firman kontakton.

7) L.K.K. sendu sciigojn kaj materialon pri la sekvanta kongreso al la landaj redaktoroj.
— Dezirinde estas, ke ili almenaŭ sendu la lastajn novaĵojn ĉar L.I.F. ja aperas nur alternmonate.

8) La landaj redaktoroj sendu artikolojn pri la fervojo tradukitaj al la sindikataj gazetoj.
— Oni agu laŭ cirkonstancoj.

Kol. Hoen instigas sendi artikolojn pri la fervoja vivo al la redaktoro de „Der Eisenbahner", kol. O. Kovacic, Margarethenstr. 166, Vieno V, Aŭstrio. I.F.E.F. povas per tiu sendado enspezi monon. Do skribu multnombre.
Post tio kol. Hoen dankas la ĉeestantojn pro la kunlaboro kaj fermis la kunvenon.

Protokolis: J. J. L.

LINGVAJ DEMANDOJ

En la raporto de la redaktora komitato de „JAFE" ni legis i.a.:
„Ni havas nian „Internacian Fervojiston". Ĝia bulteno estas multe pli bona ol ĝi estis antaŭe. Ankaŭ la enhavo altiras jam la atenton:
Tamen laŭ nia opinio mankas en ĝi:

La redakcio kaj la lingvaj kompetentuloj ricevas la bultenojn de diversaj landaj sekcioj, kaj tralegas ilin tutcerte. Tiel ili havas eblecon konstati lingvajn nekorektaĵojn rilate la fakajn terminojn. Ni opinias, ke estus rekomendinde, ke tiuj kompetentuloj publikigu sian tiurilatan opinion en nia centra bulteno „La Internacia Fervojisto". Tiujn ĉi raportojn povus poste transpreni ankaŭ la naciaj bultenoj, tiel, ke la ĝustaj terminoj solaj, aŭ kun klarigoj estu publikigitaj en la bultenoj, kaj tiel la lingvo-scio rilate la fakajn terminojn estus plivastigita.
La samaj lingvaj demandoj aperas ankaŭ en niaj naciaj gazetoj, kaj oni devus ankaŭ tie pritrakti tiun demandon en konstanta rubriko: **„Lingvaj Demandoj".**
Tio tre interesigus la legantojn, kiuj prenas la problemon de Esperanto serioze.

Niaj bultenoj kaj gazetoj estu do organoj, kiuj ekspluatu la pretigitan trezoron de la Terminara Komitato, aliflanke la legantoj estu kompilantoj de la jam publikigitaj terminoj, kiuj tiel malrapide, sed konstante enirus en la kapojn, ne nur de fervojistoj, sed ankaŭ de aliaj esperantistoj-nefakuloj. Ni vidas tion plej bone ĉe la demando de la termino „vagonaro" anstataŭ „trajno", ĉar la esprimo vagonaro havas ja en nia fako tute ne la signifon de „trajno".

Ankaŭ la IFEF-estraro opinias tian rubrikon tre interesa kaj utila, kaj tial ĝi malfermas ĝin per la termino **„vagonaro".**

Laŭ niaj jugoslavaj amikoj tiu vorto signifas: „Aro da vagonoj, do ankaŭ tiuj, kiuj staras amase sur fervoja tereno.
Ĉikaze ni tamen ne povas paroli pri **vagonaro,** sed nur pri **aro da vagonoj.**
„Plena Vortaro" donas la jenan klarigon:
„La sufikso „ar" esprimas kolekton da samspeciaj estuloj aŭ objektoj, kiuj estas esence ligitaj inter si, kaj formas unu apartan tuton, aŭ kolektivan objekton".

Do nur kiam pluraj vagonoj estas formitaj kiel unu tuto, oni nomas ĝin vagonaro, kio estas preskaŭ samsignifa al trajno.

La vorto vagonaro estas tamen pli preciza se temas pri fervojaj vagonoj, ĉar **trajno** signifas ekzemple ankaŭ: „Longa vico da veturiloj, sekvanta armeon".

Ne konkludu tamen el ĉi tiu klarigo, ke la vorto „trajno" malaperu el la fervoja terminaro. Ni ja povas uzi tiun vorton varie, se el la teksto klare montriĝas ke ni parolas pri fervojaj veturiloj.

ALBUMO-FOLIO DE LA 11-a IFEF-KONGRESO

Kviete veturas la trajno en la grandan vojturniĝon. Antaŭ ol atinganta la vastan linion, ĝi proksimiĝas denove la domamason. Ankoraŭ longtempe mi vidas la blankajn tukojn tien kaj reen flirtantajn kaj la brilantajn, multkolorajn vestojn. Tiam monotone ritmas la vagonaro al la urbo apud la serena rivero.
Per etenditaj brakoj la amika urbo ŝajnas akcepti la fremdulon.
Azure volbiĝas la ĉielo, pentrinde fleksiĝas la domoj al la kastela monto. Impone etendiĝas la pontarko trans la larĝa rivero. De malproksime salutas la pilgrima preĝejo. Afablaj estas la homoj kaj precipe babilemaj en la kaŝitaj intimaj vinĉambroj, kie la ruĝa tirolvino aparte bongustas.

Ĉu vi ankoraŭ ne trovis kongresamikinon? Iom demande kaj scivole mi rigardas la parolanton, respondas elturniĝe kaj vidas spirite la mansvingantajn infanojn apud la reloj, la inon kun ŝia multkolora vestaĵo svingantan sian blankan tuketon, plena de ĝoja konfido. Do, ĉu mi bezonas amikinon?

Bone oni sidadas en la ombra gasteja ĝardeno. Ĉe la tablo sidlokas linzano. Hele rigardas la bluaj okuloj el lia malkaŝa vizaĝo.
„Kion signifas la insigno sur via jako?" Ja, li estis leganta iom en la gazeto pri la Esperanto-kongreso. „Kial vi ne pli propagandas en la publiko?" opinias la iama vendejo-posedanto. „Kial vi ne marŝas tra la urbo kun diafanaĵoj, flagoj, muziko?"
Ĉu tiuj ĉi vortoj de maljunulo ne valoras pli ol spontanea propono?

Dufoje mi renkontis la semideanon kun desegnilo kaj skizlibro. Bonegaj estis liaj desegnaĵoj kiujn mi vidis. Jen ekkaptis min ideo: ĉu ne estus eble al ĉiuj prezenti tiajn kaj similajn aĵojn pri la kongreso? Ĉu la LKK ne klopodu multflankan programon por prezenti al ĉiuj laŭ propra gusto?
Volonte ekz. mi estus aŭskultinta violonkvarteton de la bonege muzikanta urba orkestro.

Se anĝeloj vojaĝas la ĉielo ploras, tiel diras proverbo. Sed la kongresanoj ankoraŭ ne estis veraj anĝeloj, ĉar la vetero heliĝis dum la veturado. Malgraŭ la pluvado survoje, oni estis tre gajaj kaj batalis brave kun la pli ol riĉenhava lunĉ-paketo, al kiu bedaŭrinde mankis dentpikilo aŭ ligna kulereto por la gelatino. Do finfine ĉiuj uzis siajn „Dio-forkojn".

Rapide, tro rapide forflugis la tagoj, oni estis devigataj forlasi la belan urbon ĉe la alplimo. Dankeme do ĉiuj adiaŭas rememorante pri la afabla akcepto, pri la senlace atentema prizorgo de la LKK (oni rimarkis la streĉojn de la longdaŭra laboro je la vizaĝoj de la LKK-anoj), rememorante ankaŭ pri la multnombraj helpantojn, kiuj ĉiam kaj ĉie estas necesaj, doni al ĉiu aranĝo formon kaj koloron.

wlf

LA REMBURSO DE INTERNACIAJ BILETOJ

Reloj ligas la landojn — kaj internaciaj biletoj ebligas la seninterrompan veturadon inter la diverslandaj linioj.
La longjara kunlaboro de la fervojaj administracioj kondukis al tiu nuntempe memkomprenebla servo por la pasaĝeroj. La vojaĝanto povas aĉeti biletojn internaciajn, kien ajn li deziras en Eŭropo. La fervojo zorgas, ke la kvotoj el la veturprezo atingas la koncernajn fervojojn pere de la reciproka monkompenso. La fervojo devas ankaŭ antaŭvidi eventualajn rembursojn.
Certe la nombro da internaciaj biletoj, kiuj poste revenas al la fervojo por esti rembursota, estas malgranda kompare kun la eldonitaj biletoj. Tamen oni miros legante ke ĉiutage alvenas centoj da reklamacioj al unu fervoja administracio.

La remburso signifas repagi certan sumon el la enkasita veturprezo.
Ĉar temas en multaj kazoj pri kvotoj de aliaj administracioj, devas ekzisti tutklaraj preskriboj por unuece reguligi la reklamaciojn.
La „Internacia Konvencio pri la transporto de vojaĝantoj kaj pakaĵoj" (franclingva mallongigo C.I.V.) donas direktivojn kun leĝa karaktero. La C.I.V. validas por direktaj kaj kajeritaj biletoj.

Principe estas kompetenta pri remburso tiu administracio, en kies teritorio la internacia bileto estis aĉetata. Tiu principo estas kaŭzita i.a. per valutaj leĝoj kaj povas igi eventuale malfacilaĵojn en la transfero de la remburso de alia lando.

La kaŭzoj cititaj en la reklamacioj ofte ripetiĝas. Tamen ili prezentas iom el la homa sorto. Okazas iu akcidento, malsano aŭ eĉ morto. Multaj trovas alian veturilon por hejmen veni. Ili devas flugi aŭ preni alian vojon.
Kelkfoje oni perdas biletojn aŭ lasas steli ilin. En tiu kazo cetere remburso ne eblas. Aliaj petas postan specialan redukton. Ĉe kolektivaj biletoj kelkiu maltrafas la komunan trajnon aŭ daŭrigas la restadon.
Tre ofte oni asertas, ke ekzistis lingvaj malfacilaĵoj en la trajnoj, stacidomoj kaj turismaj agentejoj.

Sed ĝenerale la kaŭzoj por la tuta aŭ parta neuzo de internacia bileto ne interesas la fervojon. La C.I.V. nur postulas pruvon por la neuzo, ekz. per konstato flanke de fervoja kompetentulo aŭ per prezento de novaĉetita bileto. Ĉe parte neuzita bileto la vojaĝanto devas havigi la fervojan konstaton en tiu stacio, kie li rezignas la plutransporton. Alikaze la fervojo ne sentas sin devigata rembursi.

La pritrakto de tiaj reklamacioj postulas specialan scipovon pri fremdaj tarifoj. Tiuj fervojistoj devas ne nur okupiĝi pri fremdlingvaj skribaĵoj, sed ankaŭ konvesacii kun eksterlandaj klientoj, kiuj persone postulas la remburson. La fremdlingva konstato skribita sur la bileto per la maltrankvila mano de konduktoro estas ofte la sola bazo por decidi, ĉu la fervojo repagas aŭ ne.
Kiel sukcesplena estus la uzo de internacia lingvo sole sur tiu tereno?
Eble ni travivos iutage la deziratan plenumiĝon de nia celo, ke Esperanto fariĝos **nia dua lingvo.**

W. Barnickel, Germanio

KELKAJ STATISTIKAJ CIFEROJ PRI NIA 11-a

Partoprenintoj: 509, inter kiuj 170 inoj kaj 339 viroj.

La aĝo de la kongresanoj estis meze kalkulita 45, 54.

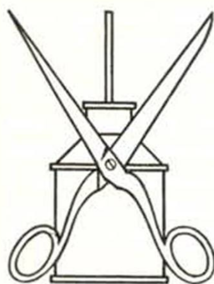
Tabelo

	s-roj	s-inoj
ĝis jaraĝo 18 . . .	6	10
de 19 — 30 . . .	31	27
de 31 — 40 . . .	75	44
de 41 — 50 . . .	92	50
de 51 — 60 . . .	84	34
de 61 — 70 . . .	47	5
pli ol 71 . . .	4	0

La plej aĝa kaj plej maljunaj kongresanoj estis:

S-ro kort. kons. Hugo Steiner, Vieno, Aŭstria, 81 jara;
Hansi kaj Melitta Geroldinger, Linz, Aŭstrio, resp. 7 kaj 6 jaraj.

Dum la preparo de la kongreso estis skribataj pli ol 500 leteroj kaj kartoj.



EL GAZETOJ KAJ SENDITAĴO

En la organo de B.S.O. (Asocio de distraj unuiĝoj fervojistaj en Nederlando) aperis artikolo pri nia 11-a kongreso en Linz. Verkis ĝin la ĉiam aktiva prezidanto de FERN, kolego Labordus.

Ŝkribmaŝino kun Esperanto-glavaro

La Germana Esperanta Fervojista Asocio havigis al si per la fabriko „Triumph" specialan skribmaŝinon, kies glavaro permesas uzi kaj la germanan, kaj la internacian lingvon.
La literoj estas speciale elektitaj laŭ la deziro de la mendinto. La pluekostoj por la ŝanĝitaj litertipoj estis 63 gm.
Kompreneble la fabriko plenumas ankaŭ alispecajn dezirojn, sed ŝajnas ke la nuna aranĝo de la litertipoj kontentigas la Esperantistojn, precipe en tiuj landoj, kie oni uzas literojn similajn al la germana lingvo.

Pluajn informojn donas: Germana Esperanta Fervojista Asocio, Frankfurt-Main, Karlstrasse 4-6.

En „Das Sozialblatt' de la germana fervojo aperis granda artikolo pri la historio de Esperanto. Verkis ĝin s-ro J. Giessner, la prezidanto de GEFA. Li priskribas en ĉi tiu artikolo la vivon de D-ro Zamenhof, la ekeston de la lingvo, kaj malfacilaĵojn kiujn la aŭtoro devis venki. Bone s-ro Giessner komprenis, ke li ne bezonas verki ĉi tiun biografion en la lingvo Esperanto, ĉar la Esperantistoj ja scias pli aŭ malpli ĝian historion. Tial li verkis ĝin germanlingve, por ke ne-esperantistoj povu konatiĝi kun la estiĝo kaj celo de Esperanto, pri kiu multaj jam aŭdis, sed nur iom scias.
En „BSW-Zeitung", Bezirk Hannover, ni legis eĉ pli ampleksan artikolon pri Esperanto, en formo de dialogo. Parolas en ĝi du fervojistoj; unu estas Esperantisto, la alia ne. Kompreneble nia samideano fervore propagandas Esperanton, kaj kvankam lia kolego komence obstine rifuzas okupi sin pri io, kion li nomas „sensencaĵo", li tamen promesas finfine partopreni la estontan kurson. Ambaŭ artikoloj estas bonaj propagandiloj, kiuj sendube havos la celitan sukceson.

Redaktoro H. Hoen, Von Liebigweg 7, Amsterdam-O, Nederlando